

4.5 Transport et circulation

4.5.1 Les axes routiers

Le réseau primaire est constitué de l'évitement de Plan-les-Ouates et du quadrilatère formé par la route de Base, le chemin des Mattines, une partie de la route de Saint-Julien autour de l'échangeur de Perly. La route de Base et la route de Saint-Julien à travers le village font partie du réseau secondaire.

La route de Saint-Julien comporte quatre carrefours à feux :

- le carrefour de la Galaise,
- le carrefour du pont du Centenaire,
- le carrefour du chemin des Vers,
- le carrefour de la route du Camp.

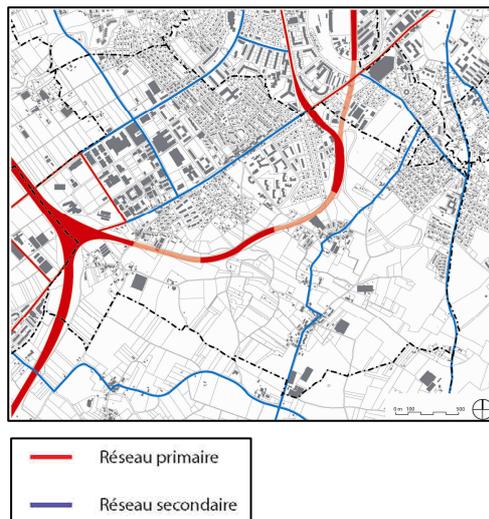


Fig.90 : Réseaux routiers de Plan-les-Ouates

Les carrefours de la Galaise, à l'ouest, et de la route du Camp, à l'est, représentent les portes d'entrée de la commune. Ils sont reliés par la route de Saint-Julien et le mail qui sont deux axes différents, mais indissociables. L'un est une rue commerçante, centrale, active avec sa chaussée, ses trottoirs, des véhicules qui circulent et s'arrêtent. L'autre, un espace public majeur, représentatif, calme, en retrait, avec ses promenades arborisées, la mairie, l'école, la garderie, le morceau de campagne où le piéton déambule, se repose et où les fêtes s'organisent. Bien que la route de Saint-Julien coupe la commune d'ouest en est, cet espace se prolonge par Mail 2000 en direction du Vélodrome, jusqu'au chemin du Clos.

La route de Base ne peut être utilisée comme une voie de délestage. Seul un tronçon entre la Galaise et le Vélodrome a la vocation de collecter le trafic en relation avec la ZIPL0 et de se connecter au quadrilatère primaire. En effet, elle traverse des zones densément peuplées à Lancy. Le trafic sur la route de Saint-Julien est élevé. Il est de l'ordre de 15'000 véhicules par jour ouvrable⁴³, sur le tronçon le plus chargé. Il a augmenté de 5% en cinq ans et se rapproche de plus en plus du trafic avant l'ouverture de

⁴³ Un TJOM (Trafic Journalier Ouvrable Moyen) équivaut à 1,1 fois le TJM (Trafic Journalier Moyen)

l'évitement autoroutier. Sur la route de Saint-Julien :

- côté ZIPLO : 10'500 en 2008 contre 19'000 avant la mise en service de l'autoroute,
- côté route du Camp : 20'000 en 2008 contre 25'000,
- au centre entre le Vélodrome et les Voirets: 11'100 en 2008.

Après une forte diminution à la route de Saint-Julien suite à l'ouverture de l'évitement, le trafic a à nouveau augmenté. A partir du plan de charge (TJOM 2003) validé par l'Office cantonal de la mobilité (DGM) et les comptages de 2006 à 2008 réalisés sur certains tronçons, il est possible d'obtenir un plan de charge à l'horizon 2008⁴⁴. La tendance générale entre l'horizon 2003 et 2008 est une augmentation de l'ordre de 15% sur le réseau autoroutier. La plus forte hausse est néanmoins observée sur la route de Saint-Julien, entre la route de la Galaise et le chemin du Pont du Centenaire, avec plus de 20% d'augmentation. Cet accroissement est principalement dû au trafic lié à la ZIPLO, car le trafic sur la route de Saint-Julien à la hauteur de la route du Camp n'a connu qu'une augmentation de 3%.

Les comptages de 2006 permettent quant à eux de connaître le trafic maximum aux heures de pointe du matin ou du soir, et en fonction des directions⁴⁵. Les pointes de trafic sont logiquement localisées sur l'évitement autoroutier : 3'300 véhicules par heures l'emprunte en direction de Genève le matin, tandis que 2'800 véhicules y transitent en sens inverse, le soir. Sur la route de Saint-Julien, le trafic maximum en 2006 est de 500 véhicules à l'heure de pointe du soir en direction de Perly.

S'il représente une problématique indéniable, le transit n'est pas le seul responsable des charges de trafic importantes enregistrées sur les axes routiers communaux. Le trafic induit par les habitants de Plan-les-Ouates est en effet également en cause. Ainsi, au centre du village, le trafic de transit s'élève à 5'300

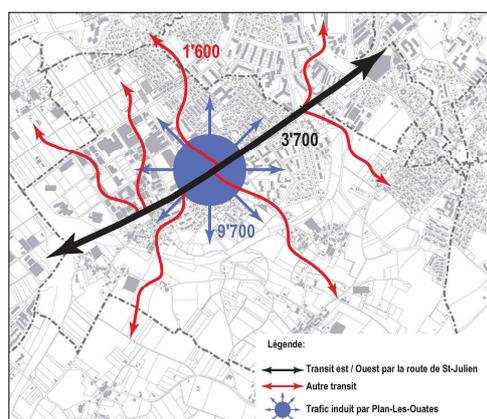


Fig.91 : Trafic en relation avec la commune de Plan-les-Ouates

⁴⁴ Cf. Plan de charge TJM 2008

⁴⁵ Cf. Plan « Trafic maximum par heure de pointe aux postes de comptage ».

véhicules par jour (3'700 véhicules en transit pur sur la route de Saint-Julien et de 1'600 empruntant d'autres axes communaux), alors que le trafic induit par Plan-les-Ouates est de 9'700 véhicules⁴⁶.

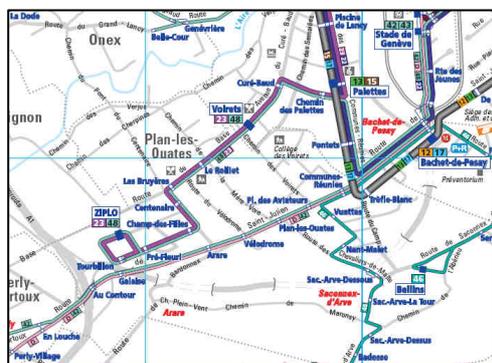


Fig.92 : Lignes de transport en commun de Plan-les-Ouates (source : TPG)

4.5.2 Les transports en commun

Plusieurs lignes de transports en commun desservent la commune de Plan-les-Ouates : les lignes de bus 23, 48, 42, D, 46 et les lignes de tramway 12, 13, et 17 en bordure du territoire communal. Ces lignes n'ont pas toutes la même influence sur la commune.

Les terminus des deux lignes de tramway se situent à l'entrée de la commune. Les personnes souhaitant se rendre dans la partie sud doivent, par conséquent, prendre une correspondance en bus, soit au Bachet-de-Pesay, soit aux Palettes. La fréquence des lignes de tram est très bonne, de sept à huit minutes. En dépit de cette rupture de charge, les lignes de tramway permettent de relier Plan-les-Ouates aux principaux pôles du centre ville. Les lignes 12 et 17 relient en effet la douane de Moillesulaz au Bachet-de-Pesay en passant par Bel-Air, tandis que la ligne 13 transite de Nations aux Palettes, via la gare de Cornavin.

Les lignes de bus 42 et D desservent quant à elles le centre de Plan-les-Ouates par la route de Saint-Julien. Elles stoppent aux mêmes arrêts dans la commune⁴⁷. Deux d'entre eux (Arare et Galaise) permettent la desserte de la ZIPLO. Du point de vue des zones desservies, la ligne 42 circule entre le Stade de Genève et Lully, selon une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe et de 30 minutes aux heures creuses. La ligne D relie quant à elle la gare de Cornavin à Saint-Julien, selon la même fréquence.

En reliant Bellins à Bardonnex, la ligne 46 permet une desserte de Saconnex-d'Arve - Dessous et Saconnex-d'Arve - Dessus, avec

⁴⁶ Les données datant de 2001 (étude Mayor et Beusch), ce sont les proportions du trafic de transit et du trafic induit qui sont ici intéressantes.

⁴⁷ Communes-Réunies, Place des Aviateurs, Plan-les-Ouates, Vélodrome, Arare, Galaise, Au Contour.

des correspondances pour le centre-ville au Bachet-de-Pesay. La fréquence de cette ligne est cependant peu élevée, à savoir de 30 minutes aux périodes de pointe et d'une heure aux heures creuses.

La ZIPLO a récemment bénéficié d'une desserte plus efficace, notamment en termes de nombre d'arrêts⁴⁸. La ligne 4 a ainsi été remplacée par les lignes 23 et 48 qui forment une boucle au sein de la zone. Les fréquences sont satisfaisantes.

Concernant l'utilisation de ces différentes lignes, le plan de charge des transports collectifs de 2003 permet de connaître les charges sur les différents tronçons de la commune⁴⁹. Ce plan permet non seulement de visualiser la répartition des charges de transports collectifs sur la commune, mais aussi de les comparer avec celles des véhicules particuliers.

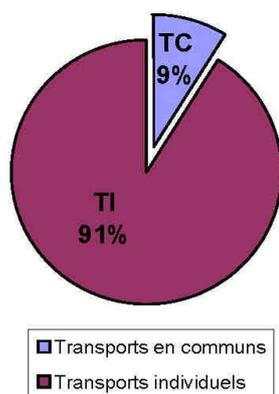


Fig.93 : Répartition des modes sur la route de Saint-Julien

En guise d'exemple, sur le tronçon de la route de Saint-Julien, au niveau de la mairie, 2'000 personnes utilisent les transports en commun contre 15'000 véhicules particuliers. Considérant une moyenne de 1,3 personne par véhicule, seul 9% des personnes utilisent les transports en commun.

Autre point important, le plan de charge révèle que l'ancienne ligne 4 qui desservait la ZIPLO était peu utilisée jusqu'au coeur de la zone industrielle. L'utilisation se réduisait en effet de 1'655 à 689 usagers à l'arrêt des Voirets, ce nombre diminuant encore dans la ZIPLO. Il apparaît, par conséquent, que cette ligne était principalement utilisée par des personnes se rendant au collège ou dans le quartier des Voirets. Il s'agira à l'avenir de vérifier si l'amélioration de la desserte par la création des lignes 23 et 48 a encouragé les employés de la ZIPLO à recourir aux transports en commun.

⁴⁸ Les arrêts desservant la ZIPLO sont au nombre de sept : Les Bruyères, Centenaire, Champ-des-Filles, Pré-Fleuri, Tourbillon, ZIPLO.

⁴⁹ Ce sont actuellement les données les plus récentes. Cf. Plan « Plan de charges des transports collectifs ».

Les charges sur la route de Saint-Julien traversant le territoire communal sont quant à elles constantes. Peu de variations apparaissent en effet entre les différents tronçons, ce qui permet de conclure que les usagers proviennent principalement de Perly ou de Saint-Julien et se dirigent vers Genève. Outre le trafic de transit des véhicules individuels, Plan-les-Ouates est donc également concerné par un trafic de transit important en transport en commun. Il faut noter que les tronçons proches du Bachet-de-Pesay connaissent néanmoins une augmentation du trafic non négligeable par rapport aux autres tronçons de la commune. On dénombre par exemple environ 400 usagers de plus sur le tronçon situé entre l'arrêt des Communes Réunies et celui de la place des Aviateurs.

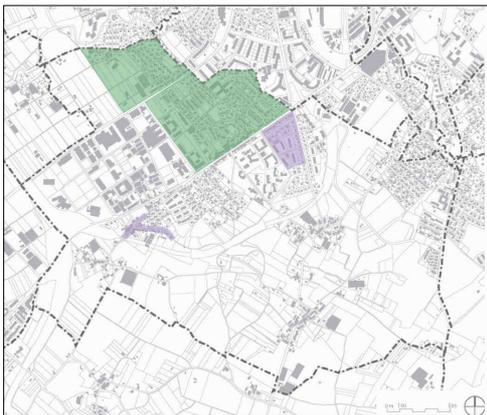


Fig.94 : Zones à vitesse modérée

4.5.3 Les zones à vitesse modérée

Il existe actuellement quatre zones de modération de vitesses sur le territoire communal :

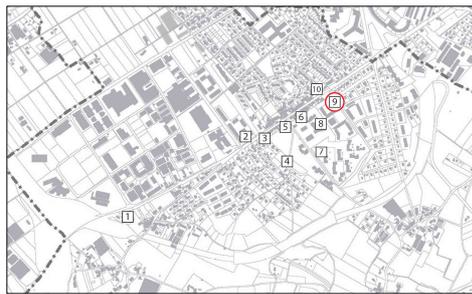
- deux zones 30 km/h aux Voirets (entre la route de Saint-Julien et la route de Base) et aux Verjus (entre la route de Base et le chemin des Verjus),
- deux zones 20 km/h situées dans un quadrilatère délimité par la route de Saint-Julien au Nord, le chemin de Vandel au Sud, la route du Camp à l'Est et le chemin de Vers à l'Ouest au cœur d'Arare.

Plan-les-Ouates présente un trafic anormalement élevé sur le chemin des Voirets, soit environ 1'000 véh./j. pour un seul sens de circulation. Malgré la zone de modération, il existe un trafic cherchant à court-circuiter d'autres itinéraires en respectant rarement les limitations de vitesse.

4.5.4 Le stationnement

Les parkings publics (stationnement à disque) de la commune sont nombreux, bien qu'ils se concentrent essentiellement dans la partie est.

D'une manière générale, une certaine faiblesse peut être constatée dans le domaine des deux



Légende:

1	12 Places	4	100 Places
2	34 Places + Sous terrain	5	18 Places
3	12 Places	6	40 Places (parking illégal)
7	100 Places	10	10 Places
8	50 Places		
9	35 Places		
			○ Parking vélos

Fig.95 : Localisation des parking de la commune de Plan-les-Ouates



Fig.96 : Place de la Mairie



Fig.97 : Stationnement dans la ZIPLO

roues, puisque seul le parking situé place des Aviateurs est doté d'aménagements appropriés.

L'un des principaux problèmes du point de vue du stationnement résidait dans l'utilisation par les véhicules privés du mail, alors que deux parkings proches (celui de la route des Chevaliers de Malte et celui du chemin de la Butte) sont sous-utilisés. Ce problème a été résolu suite à la réalisation des aménagements prévus pour le mail (horodateurs).

Par ailleurs, le stationnement est de plus en plus difficile au sein de la ZIPLO. Du fait de l'absence de places disponibles, les véhicules stationnent le long des rues. Force est de constater que la proximité de l'autoroute et la facilité d'accès depuis le canton de Vaud et la France⁵⁰ agissent ici comme des avantages indéniables en faveur des transports individuels.

4.5.5 L'accessibilité à la zone industrielle

L'accessibilité se fait principalement par les véhicules individuels, avec pour conséquence une très faible utilisation des transports en commun. En guise d'exemple, l'étude d'impact réalisée pour la construction d'une unité de production horlogère dans la ZIPLO donne les parts modales suivantes :

- 86 % des déplacements en transports individuels,
- 11 % en transport en commun,
- 3 % en deux roues.

Cette répartition est liée à la proximité des autoroutes – la zone se situant au croisement des autoroutes de France, du canton de Vaud et de Genève Sud, d'une part, et à l'absence de desserte par le chemin de fer, d'autre part. Ainsi, quel que soit le type de véhicules (poids-lourds ou voiture), l'accès à la ZIPLO peut se faire par différents axes :

⁵⁰ Près de 60 % des déplacements vers la ZIPLO proviennent de France.

- en provenance de l'autoroute de France, l'accès par la route de Saint-Julien est plus court en distance. Par contre, aux heures de pointes, il ne l'est pas en temps,
- en provenance de l'évitement de Plan-les-Ouates et du canton de Vaud, l'accès par le chemin des Mattines et la route de Base est plus simple. Il permet d'éviter les carrefours à feux. Cet itinéraire n'est cependant pas indiqué par la signalisation routière,
- en direction de l'évitement de Plan-les-Ouates ou de l'autoroute vers la France et le canton de Vaud, la route de Saint-Julien est le chemin le plus court en distance.

Les accès et les sorties de la ZIPLO ne sont pas clairement signalés ; de ce fait des véhicules empruntent la route de Saint-Julien pour se rendre à la ZIPLO alors que l'itinéraire le plus simple passerait par le chemin des Mattines et la route de Base. Malheureusement à la sortie de l'évitement, seul l'accès à la ZIPLO par la route de Saint-Julien est indiqué, ce qui charge cette portion de route (trafic journalier moyen, TJM, de 18'000 véhicules). Le plan directeur de Confignon n'est pas en contradiction avec l'idée que les trafics pourraient être regroupés sur la route de Base afin de desservir la zone agricole spéciale (ZAS) et soulager l'Aire.

4.5.6 La mobilité douce

Les cheminements piétonniers

Le réseau de chemins piétonniers de la commune de Plan-les-Ouates peut d'une manière générale être considéré comme efficace, dans la mesure où les principaux équipements et le cœur du village sont bien desservis. Sa densité est à cet égard remarquable compte tenu des dimensions du territoire communal.

L'élément structurant de ce réseau est le mail piétonnier parallèle à la route de Saint-Julien. Doté d'une qualité indéniable, cette promenade propice aux rencontres et aux échanges



Fig.98 : Cheminement piétonnier entre le chemin des Vers et la route du Camp

constitue l'un des principaux espaces publics de la commune. Un certain nombre d'aménagements n'ayant pas été réalisés, sa portion ouest est cependant à l'heure actuelle trop largement utilisée par les automobilistes. Le mail ne prend ainsi ses véritables caractéristiques de chemin de promenade qu'à partir du chemin de Vers.

Le Plan directeur de 1995-1996 prévoyait dans le cadre du schéma directeur du Vélodrome (1991) de réaliser une liaison piétonne forte entre le village et la partie nord de la commune. Cette liaison est aujourd'hui partiellement achevée, sous la forme du mail du Vélodrome. D'une largeur plus importante que l'ancien mail, ce dernier est plutôt utilisé à des fins de déplacements, que ce soit par les piétons et cyclistes désireux de se rendre au centre sportif des Cherpines, à la ZIPLO et en direction des Voirets ou par les usagers de la crèche et des écoles du Vélodrome et des Petites-Fontaines. Compte tenu de cette fonction de déplacement, le lien avec l'ancien mail revêt une grande importance. Cette continuité n'est cependant pas aisée à instaurer, du fait de la barrière que représente la route de Saint-Julien.



Fig.99, 100 et 101 : Cheminements piétonniers : mail du Vélodrome, chemin entre la route du Vélodrome et le Pont du Centenaire, route de Saconnex d'Arve

D'autre part, la planification communale prévoyait d'instaurer une transition harmonieuse entre les Voirets et la ZIPLO, en instaurant des liaisons piétonnes entre le chemin de Clos et le chemin des Aulx et entre le chemin du Champ-des-Filles et le chemin de la Plamatte. La continuité entre ces deux secteurs n'est aujourd'hui que partiellement réalisée, puisque seule la seconde de ces liaisons a été réalisée.

En ce qui concerne les autres liaisons piétonnes et cyclables prévues dans l'ancien Plan directeur, seul l'aménagement de la route de Saconnex-d'Arve a, à ce jour, été réalisé. Les aménagements ont consisté en des élargissements de trottoirs, des passages piétons sécurisés et des bandes cyclables.

Certains itinéraires de la commune demeurent ainsi aujourd'hui fragmentés. Or, l'attractivité des déplacements à pied dépend non

seulement de la densité des chemins, mais aussi de la continuité du réseau.

Les itinéraires pour vélos

Les itinéraires cyclables sont représentés sur la figure ci-dessous issue de la carte vélo de la Ville de Genève et du Canton. Celle-ci montre par ses pointillés un tronçon difficile sur la route de Saint-Julien⁵¹. A partir de la Mairie en direction de Carouge, le tracé emprunte le mail et grâce au récent aménagement de la Place de la Mairie ils peuvent éviter une partie de la route de Saint-Julien qui, du fait de l'important trafic ne présente pas les garanties de confort et de sécurité suffisantes pour les cyclistes.



Fig.102 : Piste cyclable

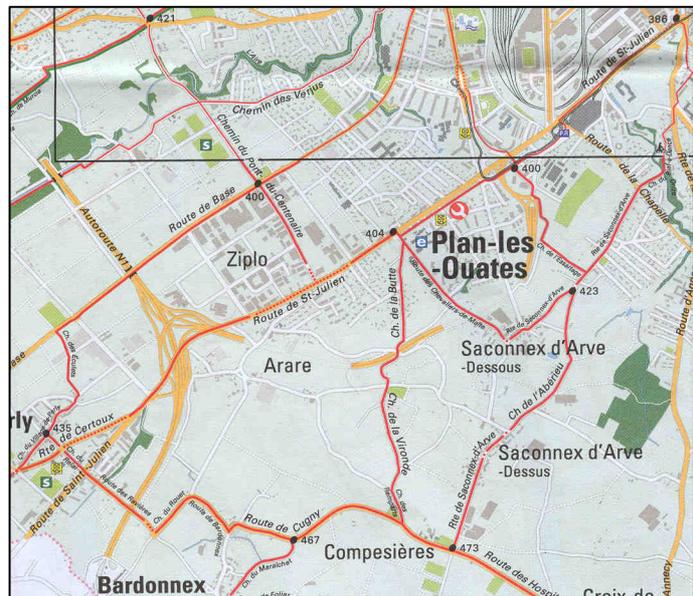


Fig.103 : Itinéraires cyclables de la commune de Plan-les-Ouates (source : Etat de Genève)

D'une manière générale, de nombreux itinéraires figurant au Plan directeur de 1995-1996 n'ont pas été réalisés, notamment aux abords de la route d'Annecy.

⁵¹ La traversée de la commune est effectuée par une piste cyclable en alternance, c'est-à-dire que les cyclistes utilisent une piste sur quelques mètres, puis doivent emprunter la route, avant de retrouver une piste.

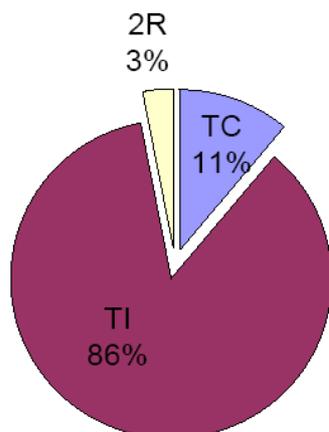


Fig.104 : Répartition des modes des flux en relation avec la ZIPLO

4.5.7 Les projets et le trafic associé prévisible

De nombreux potentiels constructibles subsistent aujourd'hui dans les zones à bâtir⁵², notamment dans la ZIPLO, et permettent l'accueil de nouvelles entreprises et la création de places de travail supplémentaires. L'exploitation de ces potentiels aura nécessairement des conséquences importantes en terme de trafic. Ainsi, selon une répartition modale crédible⁵³, le trafic dans la commune pourrait augmenter, selon les secteurs, de 50 à près de 8'000 véhicules selon les quartiers :

- le secteur de Plan-les-Ouates (centre du village et zone industrielle) possède plus de 60'000 m² de surfaces libres de construction. Avec une moyenne d'un employé pour 25 m², 2'400 emplois pourront ainsi à terme être créés dans la zone. A ces emplois s'ajouteront les habitants des futurs logements.

Les 2'400 emplois supplémentaires impliqueront un trafic journalier moyen de 5'000 véhicules environ, auxquels s'ajoutent ceux liés aux nouveaux logements, soit près de 2'700 véhicules supplémentaires. Considérant la localisation du secteur, ce trafic transitera principalement par la route de Saint-Julien, la route de Base et la route des Chevaliers-de-Malte. Les problèmes de circulation actuels sur la route de Saint-Julien devraient donc logiquement s'accroître, si aucune mesure n'est décidée rapidement,

- dans le secteur de la Chapelle-Les-Sciers, Les Serves, la construction des nouveaux logements se traduira par un trafic de plus de 3'000 véhicules à la journée, sur la route de Saconnex-d'Arve,
- le secteur de Saconnex-d'Arve pose moins de problèmes que les autres. La commune ne souhaitant pas voir les villages se développer en direction du Coteau. Le trafic engendré par la réalisation des potentialités

⁵² Cf. point 4.3.4. « Les potentialités à bâtir ».

⁵³ A savoir 86% de transport individuel, 11% de transport collectif et 3% de deux-roues. Cette répartition modale est celle proposée dans le cadre de l'étude d'impact relative à la construction d'une unité de production horlogère (ROLEX) à Plan-les-Ouates (Trafitec et CDS Ingénieurs, mars 2001).

à bâtir à Saconnex-d'Arve - Dessous sera, par conséquent, négligeable, puisqu'il devrait être inférieur à 300 véhicules par jour. Il se localisera cependant également en grande partie sur les routes de Saconnex-d'Arve et des Chevaliers-de-Malte. De même, le trafic induit par les nouvelles constructions à Saconnex-d'Arve - Dessus devrait être peu important, de l'ordre d'environ 50 véhicules par jour, empruntant également la route de Saconnex-d'Arve,

- le contenu du Masterplan de Praille-Acacias-Vernets n'est pas encore entièrement arrêté, mais il est globalement prévu de faire doubler les emplois du secteur (de 20'000 à 40'000) et d'augmenter substantiellement le nombre de logements (de 2'500 à 8'000).

Ce projet centré sur le secteur de l'Etoile sera essentiellement desservi par les transports en commun (tramway et CEVA) et par l'autoroute A1. Les répercussions en terme de trafic sur le réseau secondaire, y compris sur la route de Saint-Julien au travers de Plan-les-Ouates, devraient par conséquent rester très faibles.

Globalement et sous réserve d'un report modal plus conséquent, la commune devra ainsi à terme faire face à une augmentation de plus de 11'000 véhicules par jour, si tous les projets recensés se réalisent. Cette évolution n'allant pas dans le sens d'une amélioration de la fluidité du trafic, des aménagements doivent dès aujourd'hui être proposés conformément aux options communales. Ceux-ci sont particulièrement nécessaires sur les axes posant déjà des problèmes à l'heure actuelle, en particulier la route de Saint-Julien.

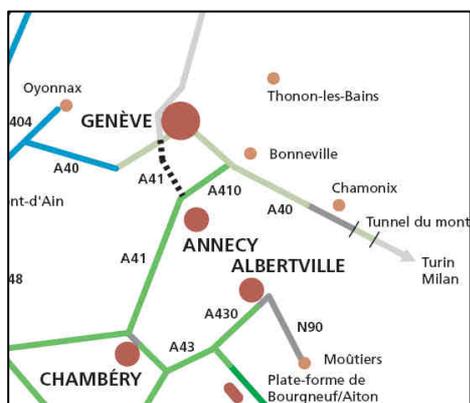


Fig.105 : Tracé de l'A41

4.5.8 Les projets de transports

A41 Nord : Annecy-Genève

L'autoroute A41 Nord reliant la commune de Villy-le-Pelloux à l'autoroute suisse A1 au niveau de Bardonnex est ouverte depuis décembre 2008. Ce tronçon d'autoroute place

Genève à 20 minutes d'Annecy et améliore donc les flux transfrontaliers.

Chaque jour, plusieurs milliers de frontaliers habitant en Haute-Savoie se rendent dans l'agglomération genevoise. L'achèvement de l'A41 leur offrira une alternative rapide, sûre et confortable à la RN201. Ce nouvel ouvrage provoquera :

- un trafic dû au report modal : les personnes utilisant aujourd'hui le train pour les flux domicile-travail sont peu nombreuses. Le report sera donc faible,
- une augmentation des pendulaires : le trajet domicile-travail en temps étant considérablement réduit, il sera plus tentant d'habiter hors de Genève et de se rapprocher d'Annecy,
- un trafic induit principalement lié aux flux domicile-loisir ou domicile-achat : l'autoroute engendrera un nouveau trafic en dehors des heures de pointes.

L'étude de trafic réalisée en février 2003 par le CETE Méditerranée pour la mise en concession de la section Saint-Julien-en-Genevois / Villy-le-Pelloux⁵⁴ permet d'établir des prévisions de trafic sur les routes de la zone d'étude.

Le réseau de référence 2010 correspond au réseau actuel, complété des aménagements qui seront réalisés à cet horizon. Les trafics sur les tronçons sont en JMA⁵⁵. La croissance en 2010 a été calculée sur le revenu des ménages, le produit intérieur brut, le prix moyen pondéré des carburants et le parc automobile. Cette croissance est différente selon la longueur des déplacements et le type de véhicules.

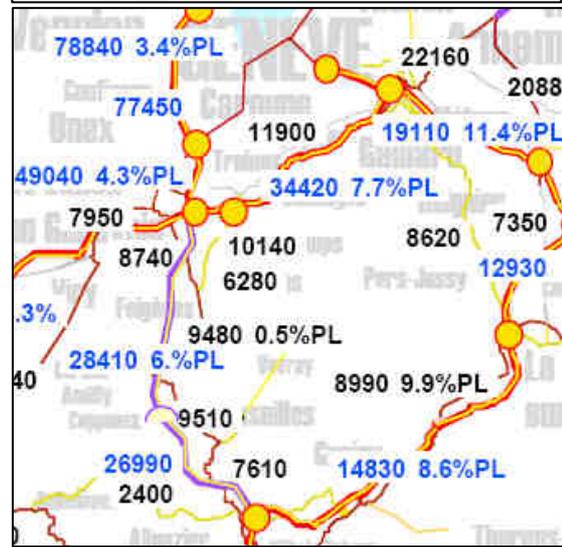
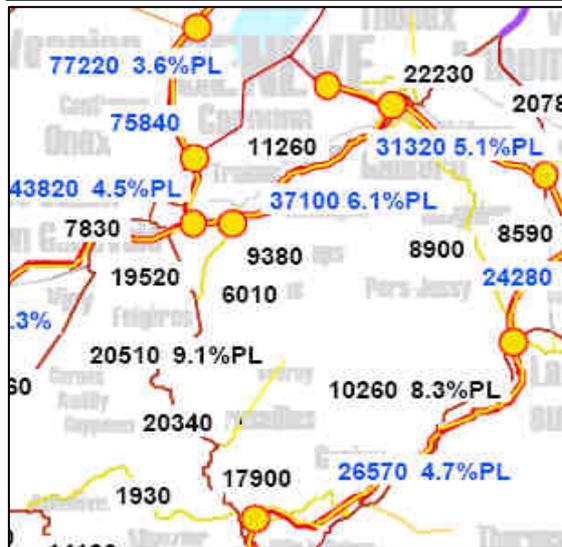
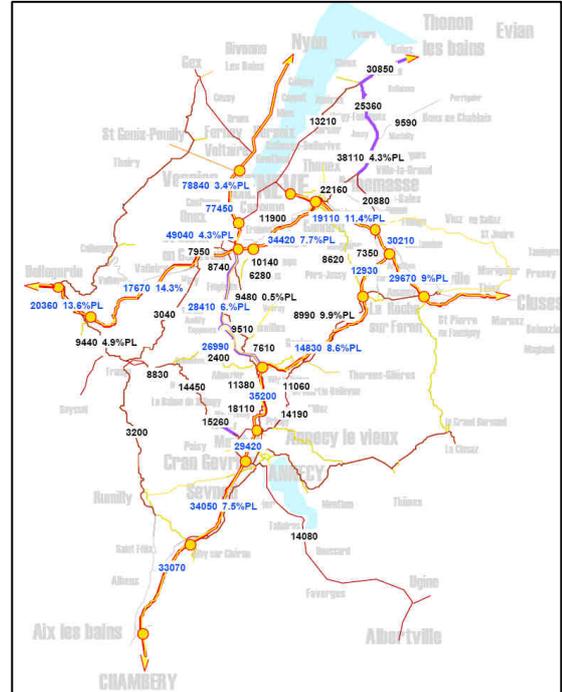
Le modèle permet donc de comparer une situation en 2010 avec et sans autoroute entre Saint-Julien-en-Genevois et Villy-le-Pelloux.

En 2010, sans l'autoroute A41, le trafic sera de :

⁵⁴ Cette étude détaille les différentes données utilisées et hypothèses prises dans le modèle.

⁵⁵ JMA : Trafic Journalier Moyen Annuel (comprenant donc les week-ends et les jours fériés)

- 20'500 véhicules dont 9% de poids lourds sur la RN 201,
- 26'500 véhicules dont 5% de poids lourds sur l'A410,
- 43'800 véhicules dont 4.5% de poids lourds sur l'A1 au niveau de Bardonnex.



Trafic 2010 en TJMA

Trafic 2010 en TJMA avec l'A41

Fig.106 : Prévisions de charges de trafic en 2010

En 2010, avec l'autoroute A41, le trafic diminuera de :

- 11'000 véhicules/jour sur la RN201, soit un total de 9'500 véhicules. Les poids lourds seront quasiment inexistant sur cet axe,

- 11'700 véhicules/jour sur l'A410, soit un total de 14'800 véhicules.

Ces véhicules se retrouveront quasiment tous sur le nouveau tronçon d'autoroute. En additionnant ce trafic et le trafic induit, ce sont environ 28'400 véhicules/jour qui circuleront sur ce tronçon. Le trafic sur l'A1 passera alors d'environ 43'800 à 49'000 véhicules/jour au niveau de Bardonnex.

Le trafic en direction de Lausanne sera proportionnellement moins important avec le nouveau tronçon d'autoroute. L'augmentation du trafic à la douane de Bardonnex sera de 12% et de 2% seulement en direction de Lausanne. Le trafic au niveau de l'échangeur de Perly-Certoux (à destination de l'évitement ou à destination de la route de Saint-Julien) augmentera donc d'environ 4'300 véhicules/jour.

Avec le nouveau tronçon d'autoroute A41, le trafic à la douane de Bardonnex augmentera de 46% en dix ans passant respectivement de 33'670 véh/j en 2000 à 49'040 véh/j en 2010. L'augmentation ne serait que de 30% si le prolongement de l'A41 ne se réalisait pas.

L'augmentation du trafic aux heures de pointe sera nettement plus faible, compte tenu de la capacité de l'autoroute A1.

Le CEVA

Le projet CEVA influencera les flux des personnes puisqu'il desservira l'est de la commune de Plan-les-Ouates par une gare située au Bachet-de-Pesay.



Fig.107 : Tracé du CEVA et gare du Bachet-de-Pesay

Cette gare assurera également la desserte du stade de Genève, du centre commercial La Praille, des Palettes et des nouveaux quartiers comme La Chapelle – Les Sciers⁵⁶.

Les deux accès à la gare auront des fonctions différentes :

- l'accès ouest représentera environ 20% des flux et sera essentiellement dévolu aux piétons et aux vélos, en provenance ou en direction du stade, du centre commercial et du quartier des Palettes,
- l'accès est représentera environ 80% des flux et sera principalement utilisé par les usagers des autres modes de transport en commun (tramway, bus) et ceux de véhicules individuels (P+R).

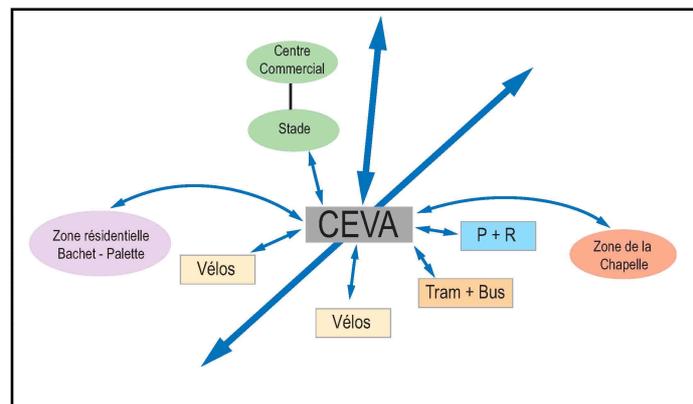


Fig. 108 : Attractivité de la gare du Bachet-de-Pesay

Le CEVA augmentera l'attractivité et polarisera donc encore plus le Bachet-de-Pesay. Dans le futur, le CEVA sera surtout intéressant pour les personnes venant du Chablais, d'Annemasse et du canton de Vaud. En cumulant avec un transport en commun performant au Bachet-de-Pesay, l'accessibilité de la zone industrielle sera facilitée, d'où la nécessité d'inscrire au plan directeur une liaison CEVA-ZIPLO ou CEVA-St-Julien desservant la ZIPLO.

Les trafics dans les différentes directions et les parts modales après la création du CEVA ont été estimés à la période de pointe du matin (6h30-9h00) dans le rapport « Etude fonctionnelle Gares – Pôles d'échanges » d'avril 2003.

⁵⁶ Cf. point 4.3.3 « Les grands projets de développement ».

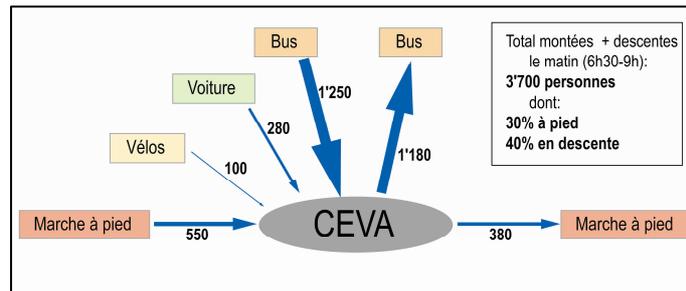


Fig. 109 : Total des montées et des descentes à la gare du Bachet-de-Pesay

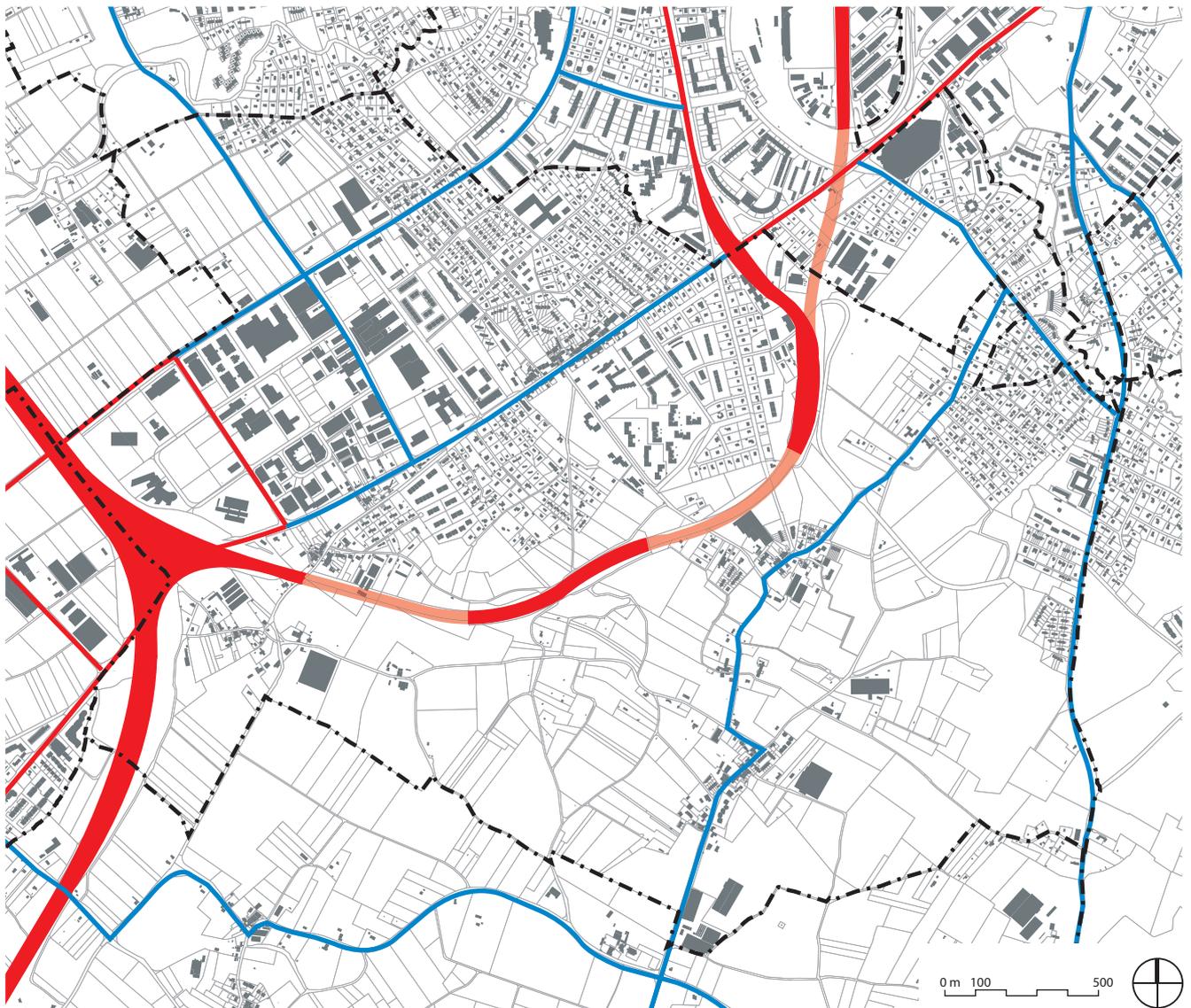
Pour cette période de deux heures et demie, le nombre des usagers transitant par la halte du Bachet-de-Pesay est estimé à 3'700. A cette station, les usagers seront plus nombreux (60%) à emprunter le CEVA qu'à en descendre (40%).

Parmi les utilisateurs montant dans le train, la moitié auront transité par la route de Saint-Julien pour se rendre à la gare. Ce trajet sera cependant assuré dans trois cas sur quatre par les transports en commun. De manière identique, sur les 1'500 usagers descendant au Bachet-de-Pesay, 75% utiliseront les transports collectifs, mais seuls 20% se dirigeront vers Saint-Julien.

Si le projet CEVA a pour but de reporter une part du trafic individuel vers les transports en commun, il sera cependant insuffisant pour résoudre entièrement les problématiques liées au trafic sur les principaux axes de la commune. Il paraît par exemple peu probable que le trafic de véhicules individuels généré par la ZIPLO puisse être fortement réduit, sachant que la nouvelle autoroute Annecy-Genève sera mise en fonction avant même la réalisation du CEVA.

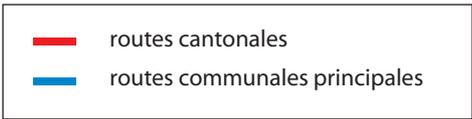
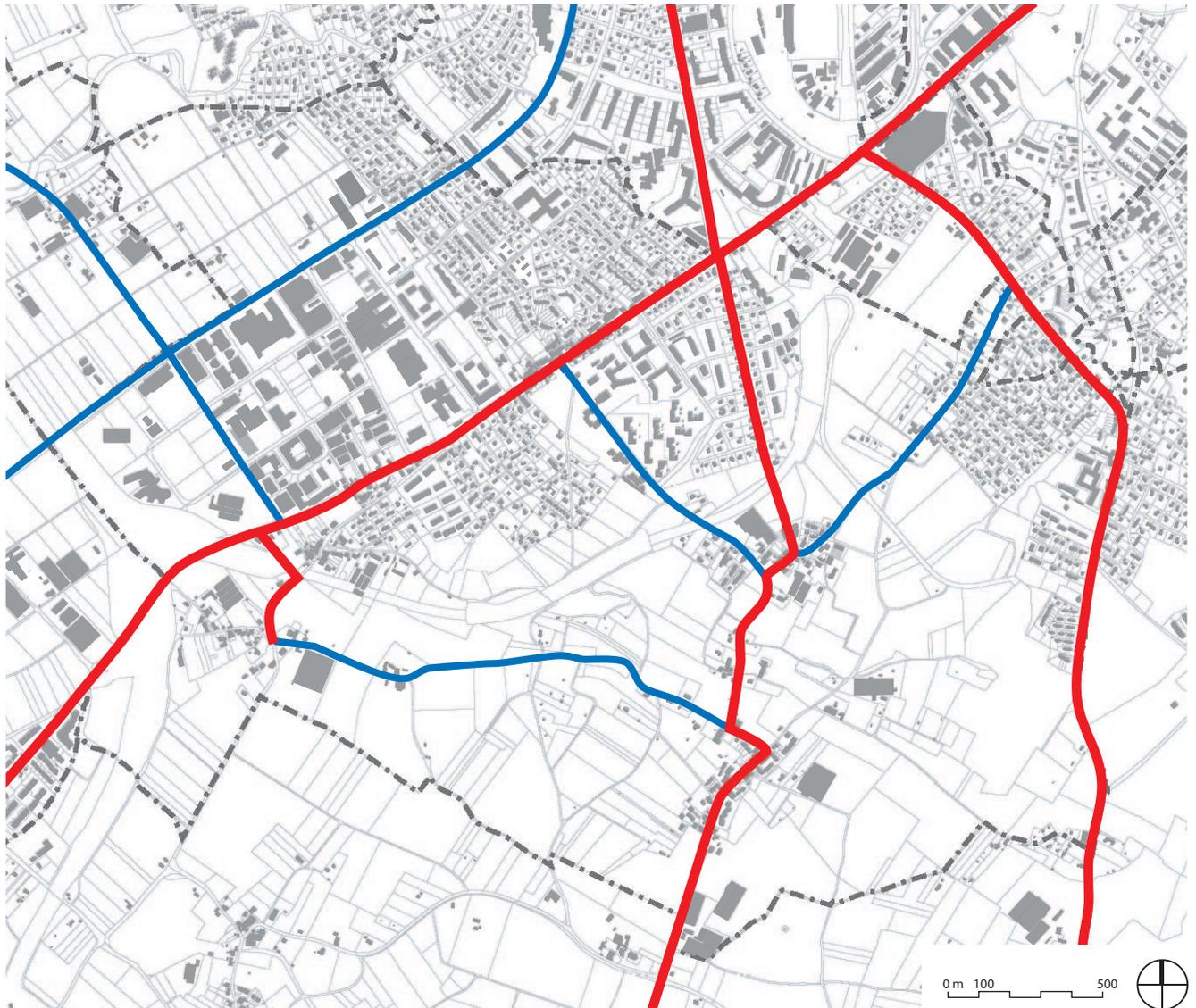
HIERARCHIE FONCTIONNELLE DU RESEAU ROUTIER

Source : Carte de la hiérarchie du réseau routier, OTC
(adopté par le Conseil d'Etat le 18.04.05)



- réseau primaire
- réseau secondaire
- toutes les autres voiries constituent le réseau de quartier

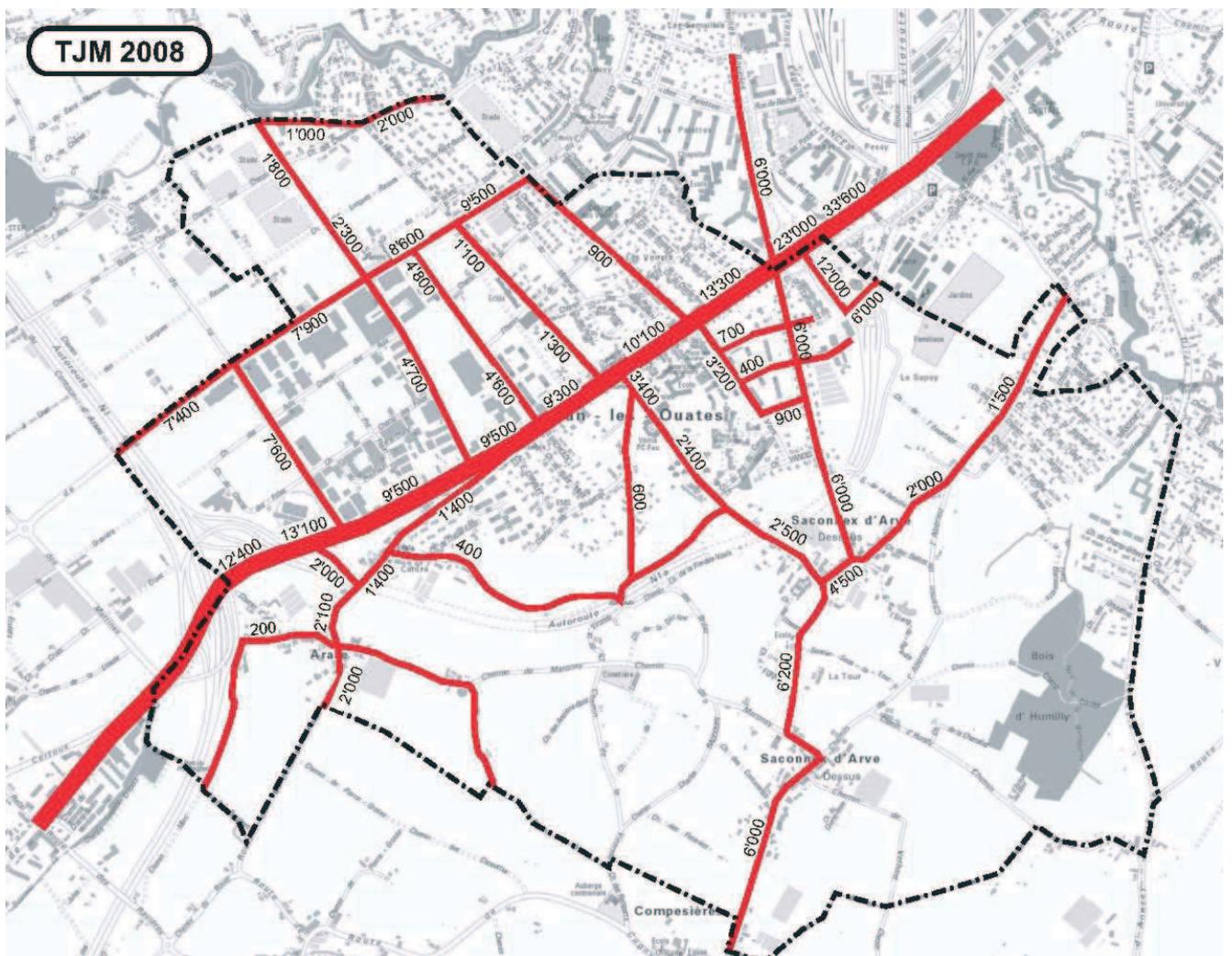
CLASSIFICATION ADMINISTRATIVE DU RESEAU ROUTIER



TRAFIC JOURNALIER

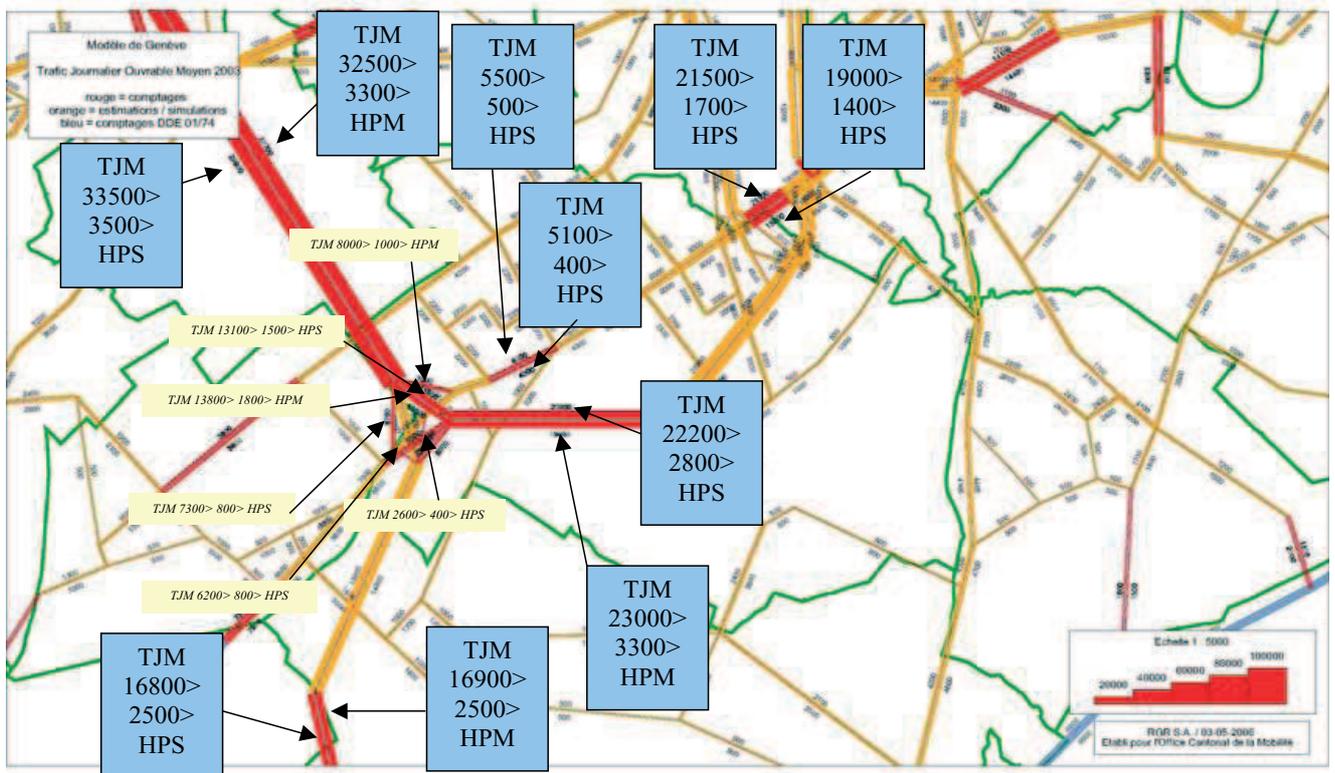
Etat en 2008

Source : DGM et comptages communaux



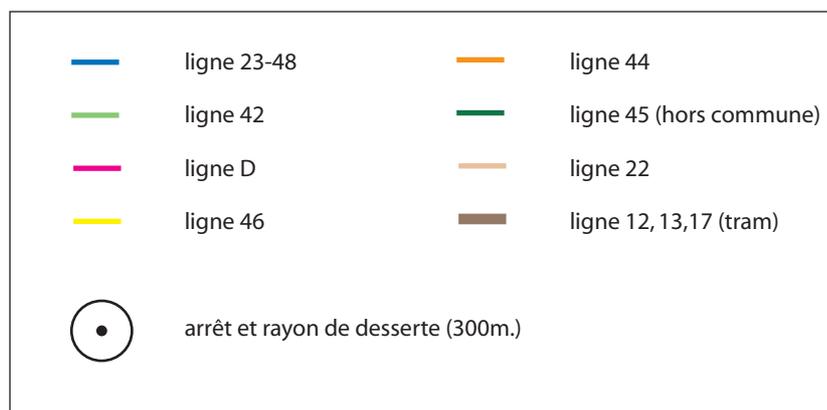
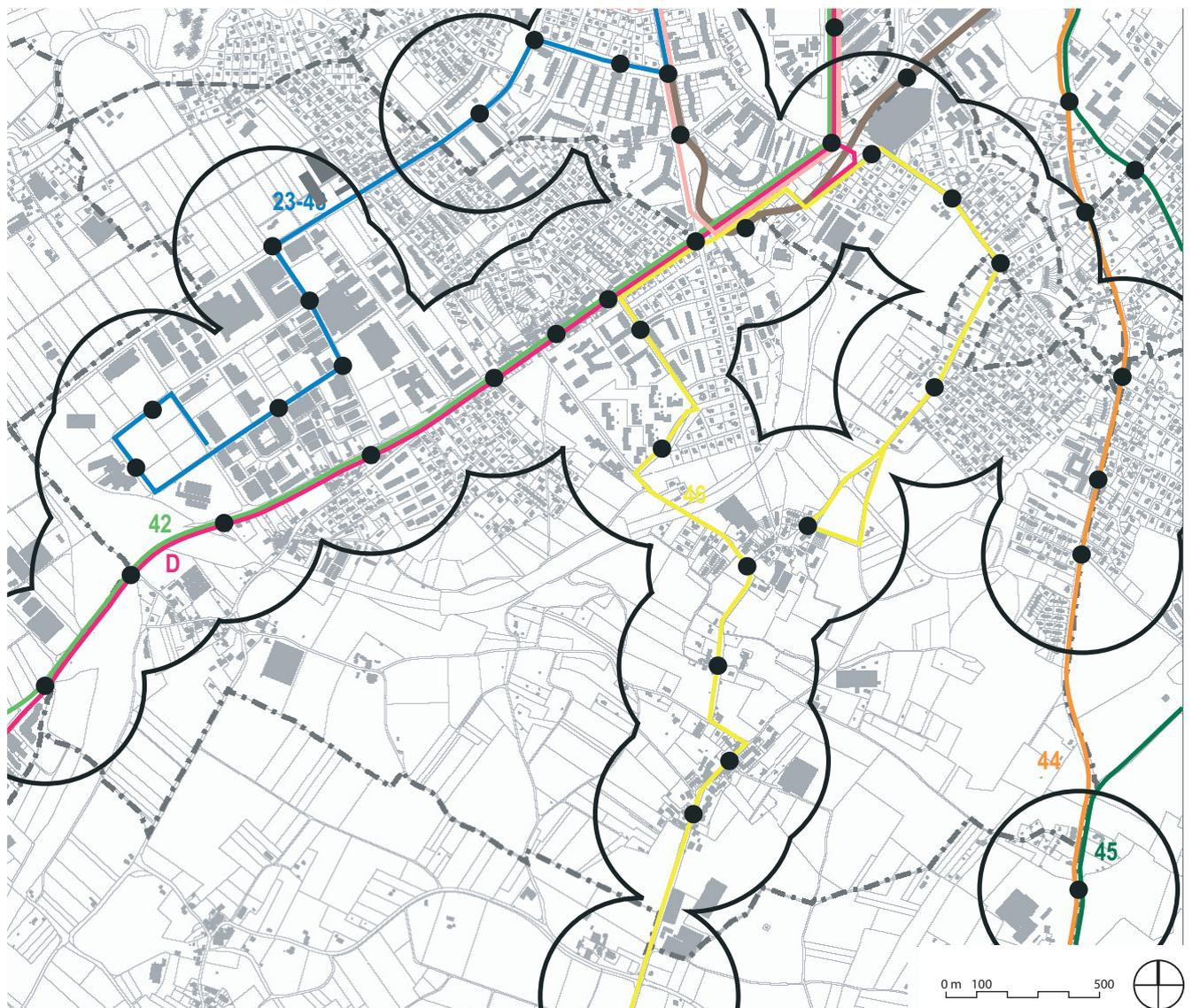
TRAFIC MAXIMUM PAR HEURE DE POINTE AUX POSTES DE COMPTAGE

Source : DGM, 2006



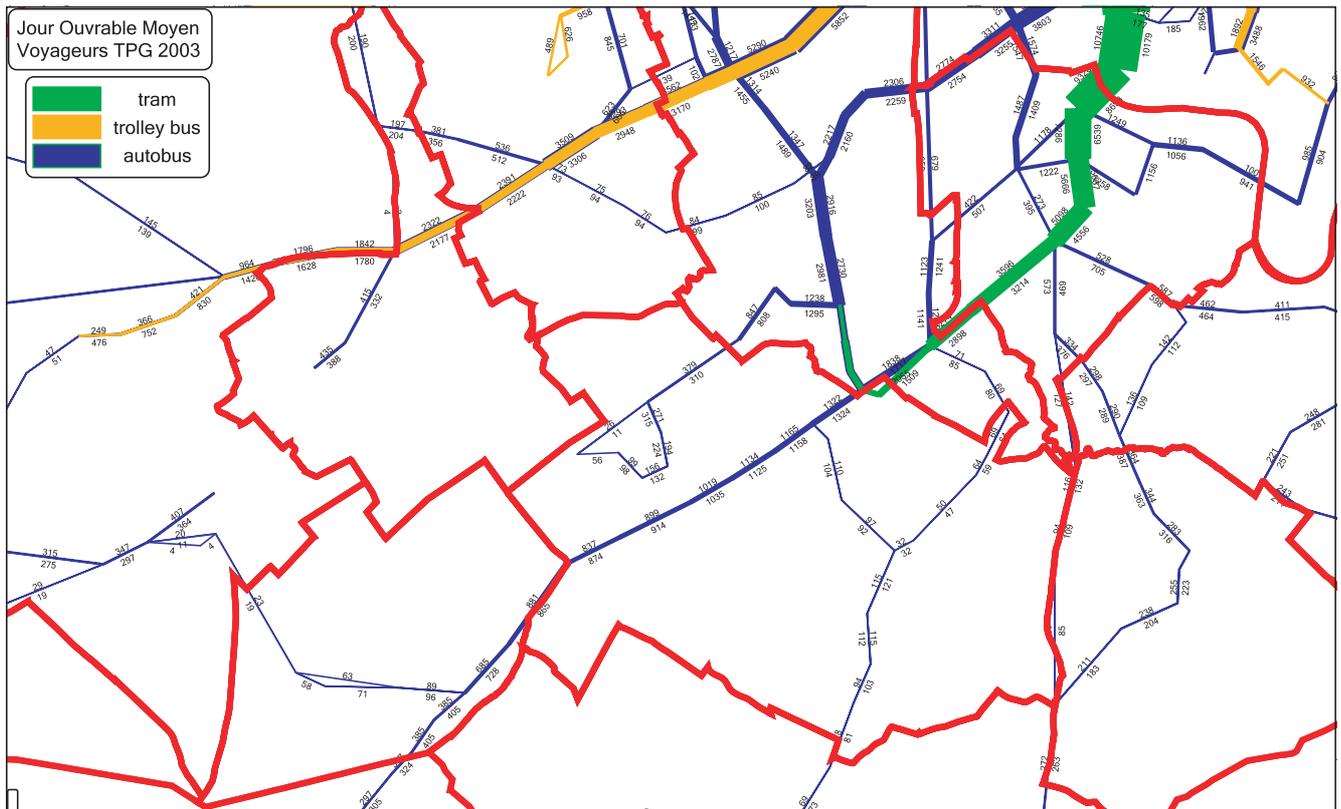
TRANSPORTS COLLECTIFS

Source : TPG (2008)



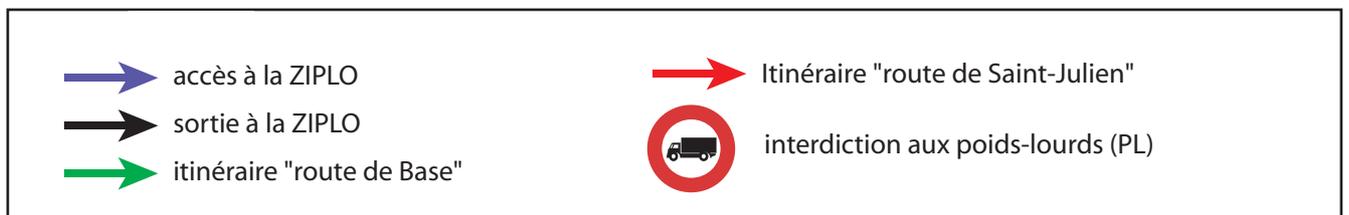
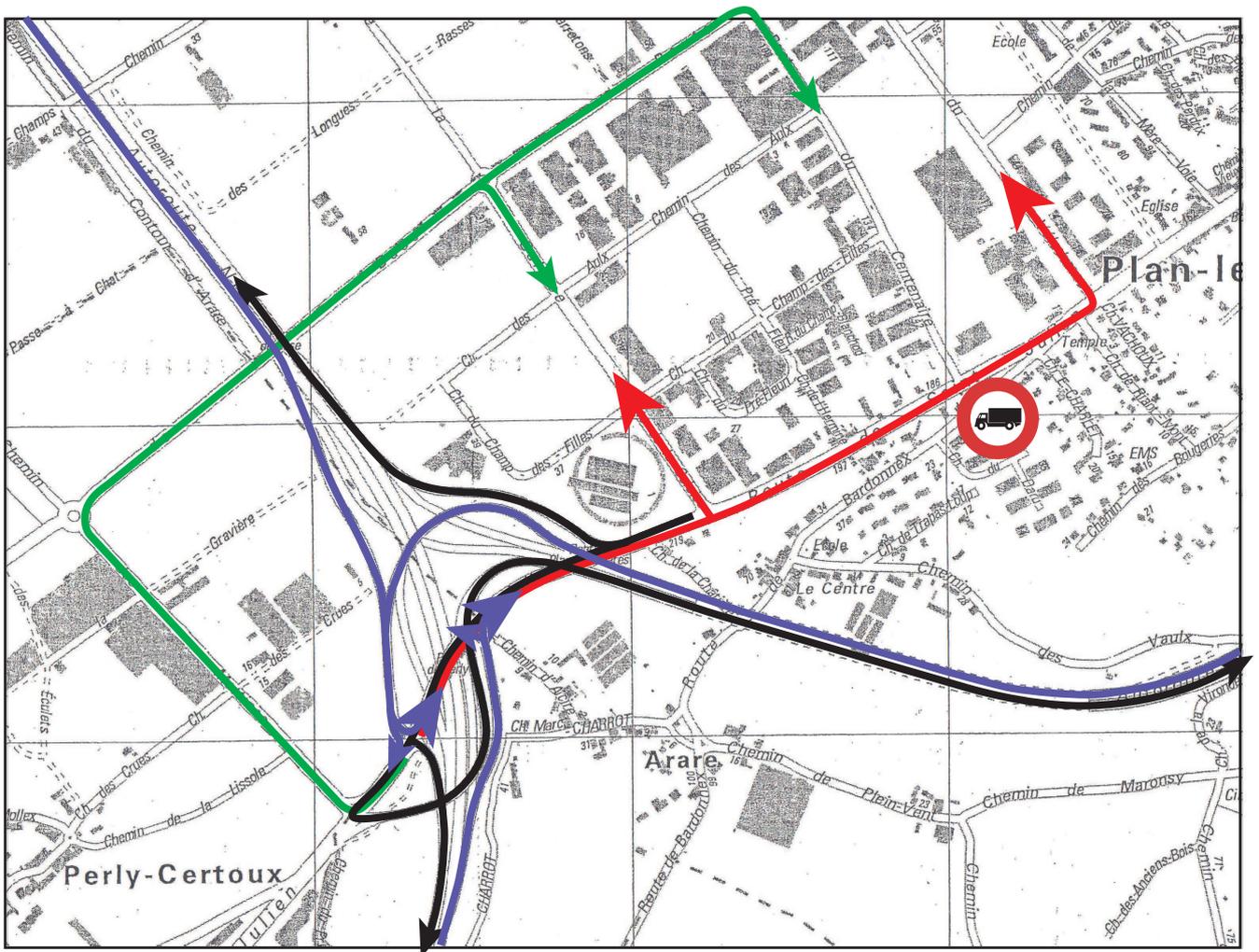
PLAN DE CHARGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Source : TPG (2003)

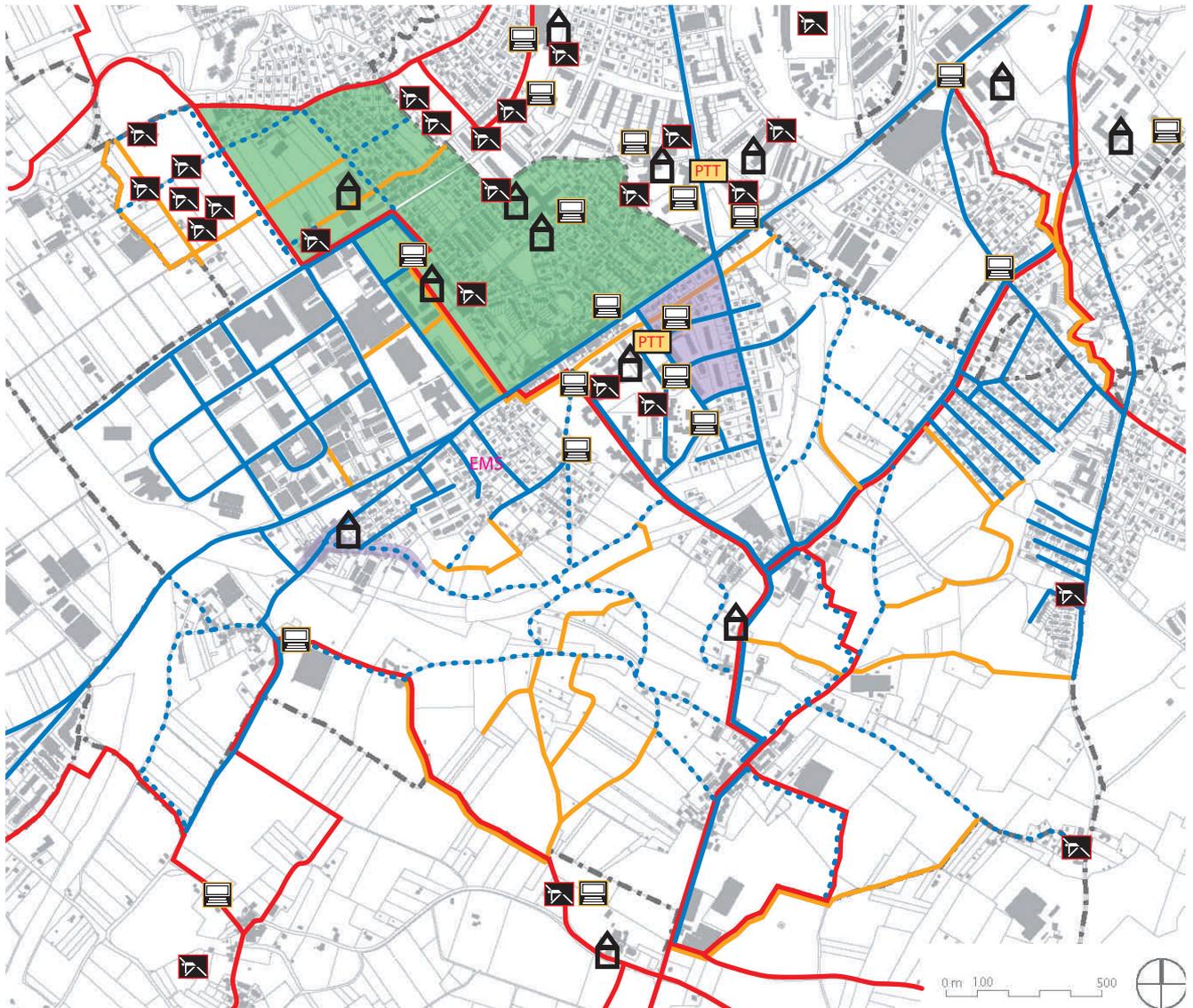


ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS INDIVIDUELS A LA ZIPLO

Etat : mars 2006



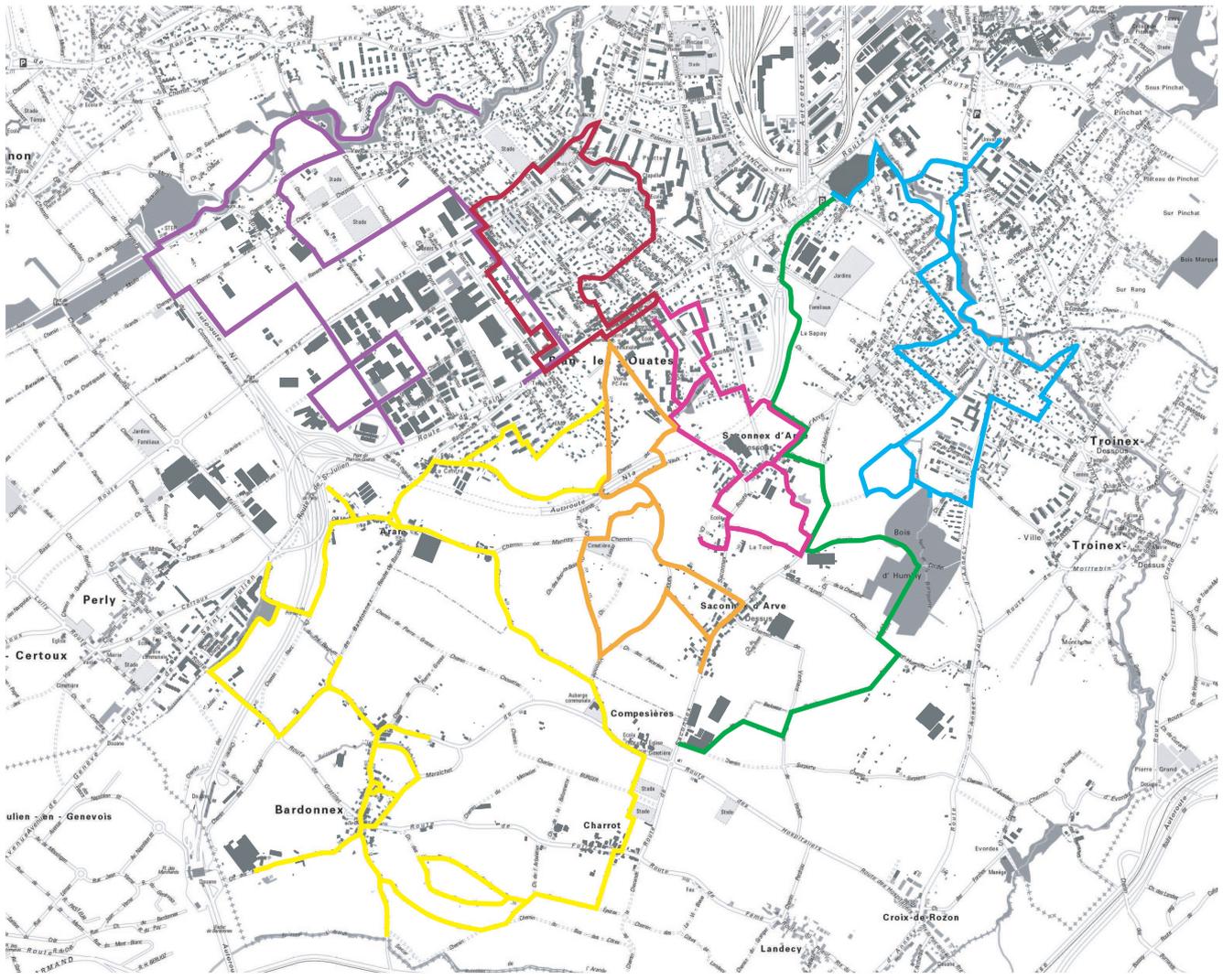
CHEMINEMENTS PIETONS



	Cheminement piétons sur chaussée séparée (trottoir)
	Cheminement mixte (sans trottoir)
	Cheminement piétons et itinéraires cyclistes
	Sentier pédestre issu du plan directeur des chemins de randonnée pédestre
	Zone 30km/h
	Zone 20km/h
	Ecoles
	Postes
	Etablissement médico-social
	Infrastructure culturelle
	Infrastructure sportive

ITINERAIRES DE PROMENADE

Source : "Guide environnemental de Plan-les-Ouates: sept itinéraires pour découvrir la commune et multiples facettes"
ECO 21 /LEBA-UNIGE (2003)



- Au fil de l'eau, 1h45
- De la campagne à la ville, 1h30
- Cheminer entre histoire et nature, 1h15
- Un monde champêtre, 1h15
- Une terre aux multiples destins, 2h30
- Main basse sur la nature, 1h45
- Arts de vivre, 1h30

